VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ (NR 74)**

z dnia 23 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 74)

23 listopada 2017 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej w związku z wprowadzeniem zarządu komisarycznego oraz źródeł finansowania restrukturyzacji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Brzezicki** zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej wraz ze współpracownikami, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Jerzy Lipiński** przewodniczącego Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów przy Polskiej Żegludze Morskiej, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Paweł Kowalski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej, **Mieczysław Jurek** przewodniczący zarządu Regionu NSZZ „Solidarność" Pomorza Zachodniego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, zaczynamy. Witam państwa bardzo serdecznie na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam zaproszonych gości, a mianowicie pana podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ministra Grzegorza Witkowskiego, panią dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marię Skibniewską, pana Pawła Brzezickiego zarządcę komisarycznego Polskiej Żeglugi Morskiej, pana Jacka Dubińskiego przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, pana Pawła Figarskiego głównego specjalistę w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Mieczysława Jurka przewodniczącego zarządu Regionu NSZZ „Solidarność" Pomorza Zachodniego, pana Andrzeja Kościka niezawodnego przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", pana Pawła Kowalskiego członka Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej, panią Katarzynę Krzywdę dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej, pana Marka Maja doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Jerzego Lipińskiego przewodniczącego Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów przy Polskiej Żegludze Morskiej, jak zwykle pana Henryka Piątkowskiego przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy i pana Waldemara Stawskiego szefa Biura Finansowego Polskiej Żeglugi Morskiej. Witam państwa bardzo serdecznie.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej w związku z wprowadzeniem zarządu komisarycznego oraz

źródeł finansowania restrukturyzacji. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Porządek dzienny owszem, pani przewodnicząca, natomiast przedłożona informacja niestety, nie spełnia wymogów informacji, jaka należałaby się posłom na Sejm Rzeczypospolitej. W informacji tej nie ma podstawowych danych, jakie chcielibyśmy uzyskać. Nie sądzę, żeby ktokolwiek z obecnych mógł nam je podać. Jeżeli nie, myślę że możemy poczekać chwilę na dostarczenie nam danych, konkretnych liczb dotyczących Polskiej Żeglugi Morskiej, obecnej sytuacji finansowanej, liczby statków, liczby statków w remontach. Tego wszystkiego nie ma w informacji pisemnej mimo tego, że była ona aktualizowana. Stąd zgłaszam wniosek formalny o przerwę i uzupełnienie informacji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, rozumiem, że staje się to już tradycją, iż kwestionuje pan formę informacji. Specjalnie nie chciałam komplikować sprawy, żeby zwołać zamknięte lub tajne posiedzenie Komisji. Wiem, że są informacje, o których mówiono, że są niedostępne i nie można ich przedstawiać na posiedzeniu Komisji. Wcześniej postarałam się, żeby państwo mogli zapoznać się z dokumentami w biurze Komisji. Z tego, co wiem, pan poseł nie zrobił tego. Wcześniej takie informacje były. Natomiast to, co pan Paweł Brzezicki może przedstawić, przedstawi państwu. Jest też możliwość, że państwo zadacie pytania osobie, która jest odpowiedzialna za funkcjonowanie przedsiębiorstwa. W związku z tym nie widzę przeszkód, żeby pan poseł mógł uzyskać informacje dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Goście specjalnie przyjechali. Nie ma bardziej kompetentnej osoby od pana Pawła Brzezickiego, który mógłby panu udzielić odpowiedzi na ten temat.

Bardzo proszę, pan wiceprzewodniczący.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, w pełni wspieram głos pana Norberta Obryckiego. Przypominam, że jesteśmy w Sejmie Rzeczypospolitej. Po raz kolejny mamy problem w postaci braku materiału, który uniemożliwia nam rzetelne wykonywanie naszych poselskich obowiązków. W materiale nie ma żadnych cyfr. Dokładnie wraca to, o czym rozmawialiśmy dwa tygodnie temu przy okazji dyskusji na temat restrukturyzacji przemysłu stoczniowego, kiedy dostaliśmy materiał pełen przymiotników, natomiast bez żadnej treści. Mówiłem wówczas, że kierowałem Komisją Skarbu Państwa przez osiem lat. Nie wyobrażam sobie – rozmawialiśmy również o Polskiej Żegludze Morskiej – żeby na podstawie takiego materiału rozmawiać o tak poważnych sprawach.

Jeżeli chodzi o materiał, który był w sekretariacie Komisji, zapoznałem się z nim. Nic tam nie ma. Są tam tylko ogólniki pozakreślane kolorowym mazakiem. Mam wrażenie, że osoby realizujące i nadzorujące restrukturyzację Polskiej Żeglugi Morskiej chyba świadomie ukrywają przed Komisją istotne informacje. Od dłuższego czasu próbuję się dowiedzieć, w jakim stopniu port gdyński uczestniczy w restrukturyzacji Polskiej Żeglugi Morskiej, jakie kwoty z oszczędności portu zostały przeznaczone na kupno obligacji Polskiej Żeglugi Morskiej, na jakich warunkach. Nie wiem, czy kwestie te są tajemnicą. Są też potrzebne jakieś poważniejsze interpretacje, ponieważ tak naprawdę w przypadku portu gdyńskiego rozmawiamy o wątpliwościach związanych z ewentualnym działaniem zarządu portu na niekorzyść spółki bądź złamaniem regulacji dotyczących pomocy publicznej. A więc pytania, które stawiamy, są pytaniami poważnymi. Mamy prawo domagać się interwencji.

Natomiast pan poseł Obrycki złożył wniosek formalny. Wydaje mi się, że trzeba przegłosować ów wniosek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, ja także byłem oglądać ów materiał. Chciałbym wzmocnić głos pana wiceprzewodniczącego. Materiał ten jest ewentualnie na poziomie liceum, gdyż studiów to już nie.

Materiał, który dostaliśmy kilka dni temu – nie wiem, czy państwo się orientują – ma sześć stron, w tym stronę tytułową, dwie strony puste i liczy około siedemdziesięciu wersów. Jest tam około dwunastu zdań. Dwie i pół? U mnie wyszło dwie strony i cztery wersy plus strona tytułowa. Bez względu na to, czy się lubimy czy też się nie lubimy z uwagi na barwy polityczne, nie możemy, pani przewodnicząca, potraktować tego materiału poważnie, ponieważ w swojej istocie on jest niepoważny, jeżeli chodzi o warstwę merytoryczną.

Na posiedzeniach Komisji, na każdym posiedzeniu, kiedy dyskutujemy o Polskiej Żegludze Morskiej, prosimy, żeby potraktowano nas poważnie i przedstawiono nam takie dane, jakie chciałbym oglądać będąc menadżerem w biznesie, żebym po ich przeczytaniu mógł wiedzieć, gdzie są obszary zagrożone, gdzie są szanse, gdzie są ryzyka. Do tej pory nic takiego się nie zdarzyło. Myślę, że nie jest to kwestia żadnej niechęci lub lubienia bądź nielubienia w polityce, tylko pewnej rzetelności biznesowej, której oczekujemy.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca, żeby tak pani potraktowała mój głos, i tylko tak. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wycieczki na temat barw politycznych i tego, kto kogo lubi, może pan sobie zachować dla siebie, panie pośle.

Poseł Piotr Misiło (N):

Jesteśmy po dwóch różnych stronach, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie udzieliłam panu głosu.

Poseł Piotr Misiło (N):

W takim razie pani też zachowa swoje wycieczki na przyszłość.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie udzieliłam panu głosu. W mojej wypowiedzi w ogóle nie było kwestii, o których pan mówi, ale jak zwykle pana wypowiedzi są od rzeczy. Po co ton zaczepny? Informacja jest taka, jaką przekazała nam Polska Żegluga Morska. Państwo jak zwykle robicie obstrukcję. W poprzednich kadencjach nam również wiele informacji się nie podobało, ale Platforma Obywatelska nie była zainteresowana naszymi opiniami. Ze swej strony rzetelnie zbieram informacje i z ministerstwa, i z Polskiej Żeglugi Morskiej. Dysponuję takim, a nie innym materiałem. Jeżeli chcecie państwo uprawiać obstrukcję, proszę bardzo, na własną odpowiedzialność.

Ogłaszam pięć minut przerwy.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Wniosek trzeba przegłosować.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Był wniosek o przerwę. Ogłosiłam przerwę. Wyszłam naprzeciw panu posłowi.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Z tego, co zrozumiałem, wniosek był o przerwę w kontekście dostarczenia odpowiedniego dokumentu. Tak? Może pan poseł Obrycki to sprecyzuje.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Pani przewodnicząca, to nie jest przerwa na potrzeby fizjologiczne, tylko na uzupełnienie informacji, którą powinniśmy dostać, a która powinna spełniać wymogi informacji, jaką przedkłada się posłom na Sejm Rzeczypospolitej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Pani przewodnicząca, proszę państwa, dzisiaj mamy i pana ministra, i pana zarządcę komisarycznego. Będą oni przedstawiali informacje.

Mam uwagę do pana przewodniczącego Aziewicza. Kiedy pan mówi publicznie, szafuje stwierdzeniem o pomocy publicznej, bardzo proszę miarkować się, panie przewodniczący. Wiem, że za chwilę jesteście gotowi poskarżyć się w Brukseli na to, że Polska Żegluga Morska jest ratowana. Jest ratowana, i to bardzo skutecznie, o czym, jeżeli damy szansę, opowie pan komisarz Brzezicki. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Kiedy było poprzednie posiedzenie na temat przemysłu stoczniowego, później zostały udzielone wyczerpujące informacje. Kto chciał, mógł z owych informacji wyciągnąć dla siebie to, czego potrzebował dla swojej wiedzy. Oczywiście późniejsze wypowiedzi kolegów w mediach regionalnych wskazywały, że kompletnie nie rozumieli, co się do nich mówi, ale to już wasz problem, nie nasz.

Pani przewodnicząca, proponuję, żebyśmy przeszli do realizacji przewidzianego planu posiedzenia Komisji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, dzisiaj są zaproszeni goście, którzy są w stanie odpowiedzieć na wszystkie państwa pytania. Jeżeli chodzi o pouczanie pana Misiło nas wszystkich oraz zarządcy komisarycznego na temat tego, co powinien robić menadżer, to powinien pan wiedzieć, że pewnych informacji wszem i wobec się nie ogłasza. Jeżeli już będzie pan menadżerem, wtedy będzie pan decydował, jakich informacji będzie pan udzielał, a jakich nie.

Na dzień dzisiejszy moje zadanie jest takie, żeby państwo mieli pełną gamę osób, które mogą odpowiedzieć na nurtujące państwa pytania, chyba że z pełną premedytacją chcecie odesłać naszych gości do domu i w nieskończoność ciągnąć sprawę Polskiej Żeglugi Morskiej. Jest to państwa wybór. Proponuję dyskusję z osobami, które są odpowiedzialne za restrukturyzację i za działanie przedsiębiorstwa, łącznie z przedstawicielami ministerstwa. Jeżeli państwo nie chcecie z tego skorzystać, dlatego że za wszelką cenę chcecie uprawiać obstrukcję, proszę bardzo. Opinia publiczna sama to oceni. Chciałabym tylko prosić państwa, żebyście skorzystali z obecności osób kompetentnych, które mogą się wypowiedzieć w tej kwestii.

W związku z tym przechodzimy do procedowania. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Padł wniosek formalny, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przerwy nie chcecie. Nie mówiłam o przerwie fizjologicznej.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan poseł Obrycki złożył wniosek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo. Kto jest za ogłoszeniem przerwy na dostarczenie dodatkowych informacji przez pana ministra, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwny? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Grażyna Kućmierowska:

Za 5 głosów, 6 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A więc nie ma przerwy. Przystępujemy do procedowania. Bardzo proszę pana ministra Grzegorza Witkowskiego o przedstawienie informacji. Potem poproszę pana Pawła Brzezickiego. Najpierw oddam głos państwu parlamentarzystom. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, przede wszystkim zaproszeni goście z szefem Solidarności Zachodniego Pomorza, panem Jurkiem i panami marynarzami ze związków zawodowych marynarzy, chciałbym przychylić się do informacji i wniosku pana przewodniczącego Zaremby. Dzisiaj będziemy rozmawiali o firmie, która przechodzi bardzo trudny proces restrukturyzacji. Wdrażany jest plan naprawczy. W firmie prowadzony jest również proces inwestycyjny, żeby odebrać zamówione na nie-

korzystnym rynku statki, ale nie tylko, żeby odzyskać klientów i prowadzić działalność żeglugową w sposób, na jaki zasługuje duży armator dużego kraju nad Bałtykiem.

Zatwierdzone przez pana ministra Marka Gróbarczyka, a przedłożone przez pana zarządcę komisarycznego sprawozdanie finansowe Polskiej Żeglugi Morskiej za rok obrotowy 2016, czyli od dnia 1 stycznia 2016 roku do dnia 31 grudnia 2016 roku, sprawozdanie zweryfikowane przez biegłego rewidenta, wykazało stratę netto w wysokości prawie 42 000 tys. zł.

W dniu 17 lutego 2017 roku minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk ustanowił w Polskiej Żegludze Morskiej zarząd komisaryczny, a dotychczasowe organy przedsiębiorstwa uległy rozwiązaniu. Postępowanie naprawcze, które jest wdrażane, jest trudne, ale powinno ono poprzedzać ewentualne decyzje inwestycyjne dotyczące przyszłości przedsiębiorstwa. Jednakże, żeby proces naprawy miał szanse powodzenia, powinien być wszczęty w odpowiednim czasie, kiedy jeszcze sytuacja i kondycja przedsiębiorstwa na to pozwalają, i kiedy są do tego warunki, również społeczne, za co bardzo chciałbym podziękować stronie związkowej.

Dzisiaj po prawie roku od podjęcia decyzji nie mamy żadnych wątpliwości, że decyzja o wprowadzeniu zarządu komisarycznego była właściwą reakcją przeprowadzoną w odpowiednim czasie. Była to reakcja organu założycielskiego, jakim jest Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Pokazuje to, że państwo nie jest teoretyczne, tylko w odpowiednim momencie jest nadzór właścicielski, jest nadzór właścicielski nad majątkiem, nad załogą, nad aktywami.

Grupa Kapitałowa PŻM stanowi obecnie jedyną polską strukturę kapitałową sektora transportu morskiego o światowej marce, budowanej przez ponad sześćdziesiąt pięć lat, która zatrudnia ponad 2500 pracowników na eksploatowanych statkach i w podmiotach zarządzających.

W świetle wprowadzenia w Polskiej Żegludze Morskiej zarządu komisarycznego, na podstawie zasad sprawowania zarządu komisarycznego, zarządca komisaryczny przygotował program naprawczy i opis inicjatyw restrukturyzacyjnych, który został przedłożony panu ministrowi. Został on zaakceptowany w dniu 30 maja tego roku i dalej jest wdrażany.

Realizacja przyjętego programu ma na celu podniesienie wiarygodności przedsiębiorstwa i grupy kapitałowej oraz wzmocnienie sytuacji finansowej. Chciałbym powiedzieć w krótkich słowach, na czym skupia się program naprawczy. Przede wszystkim w obszarze operacyjnym statków typu masowce skupia się na przywróceniu rentowności operacyjnej w drodze działań oszczędnościowych. Chodzi tutaj o działalność operacyjną, a więc obniżenie kosztów zarządu technicznego statków, obniżenie kosztów zarządu załogowego, czyli kosztów pracowniczych jako najmniej ważącego kwotowo elementu zrealizowanych działań w ramach programu naprawczego. Ponadto jest to działalność finansowa, czyli długoterminowa przebudowa struktury finansowania i działalność zarządcza, czyli obniżenie kosztów zarządu ogólnego.

W obszarze operacyjnym jest to zwiększenie zdolności dywidendowej poprzez optymalizację połączoną z działaniami oszczędnościowymi w zakresie kosztów zarządu flotą i zarządu ogólnego. Chodzi też o obszar operacyjny zarządu kompleksem hotelowo-biurowym, jakim dysponuje Grupa Kapitałowa PŻM.

To, co jest istotne w tym wszystkim to, że program naprawczy nie zakłada wykorzystywania zewnętrznych źródeł finansowania dla celów restrukturyzacji grupy kapitałowej. Sytuacja finansowa PŻM, jak też całej grupy jest stabilna, i co najważniejsze, zachowana jest płynność finansowa, a podmioty grupy kapitałowej na bieżąco regulują swoje zobowiązania finansowe.

Jak mówiłem, proces inwestycyjny, który został zapoczątkowany nie przez nas w nieodpowiednim momencie, dalej jest prowadzony tak, żeby wiarygodność armatora była zachowana na wysokim poziomie.

Celem zabezpieczenia środków na finansowanie bieżącej działalności Grupa Kapitałowa PŻM posiłkuje się finansowaniem w oparciu o dozwolone przepisami prawa instrumenty finansowe. Obecna przebudowa struktury finansowania ma na celu zapewnienie pozostawienia zysków z inwestycji w Polsce. Dokonywana w latach poprzednich

praktyka finansowania inwestycji opierała się na zaciąganiu kredytów w zagranicznych instytucjach finansowych, oczywiście prywatnych, pod zabezpieczenie majątkiem grupy kapitałowej, i w efekcie transfer kapitału poza obszar gospodarczy państwa polskiego.

Na uwagę, szanowni państwo, zasługuje to, iż realizowane procesy pozwalają funkcjonować, jak powiedziałem, na stabilnym poziomie. Procesy te – chciałbym, żeby państwo to uszanowali – pozostają tajemnicą gospodarczą uczestniczących w nich stron, działających na bardzo konkurencyjnym rynku. Posłom Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie muszę mówić, jaki jest to trudny i wymagający rynek. Konkurencja jest gigantyczna, a gracze nie zawsze uczciwi.

Istotnym elementem programu naprawczego jest wspomniana kwestia obniżenia kosztów pracowniczych. Na uwagę zasługuje informacja, że obniżenie kosztów pracowniczych o 13% pozostawia wysokość płac marynarzy powyżej stawek ITF, które są oferowane polskim marynarzom w przypadku zatrudnienia u konkurencyjnych armatorów. Kwestia redukcji wynagrodzeń napotyka, co zrozumiałe, na opór części pracowników.

Chodzi o to, żeby państwo też wiedzieli, że program to nie jest droga łatwa i prosta, tylko kręta i wyboista, o czym pewnie jeszcze będzie mówił pan komisarz i przedstawiciel strony związkowej. Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję za ten trudny proces i świadomość strony społecznej, że jedziemy na jednym wózku. Przedsiębiorstwa nie można zarżnąć, o czym nasi poprzednicy, nie pamiętali.

Na koniec mojego wystąpienia chciałbym powiedzieć, żebyśmy mieli na uwadze, że Polska Żegluga Morska i cała grupa kapitałowa nie mają innej alternatywy, ponieważ niepowodzenie programu naprawczego skutkowałoby w konsekwencji nawet koniecznością ogłoszenia likwidacji lub upadłości, utratą miejsc pracy, klientów, aktywów, jak też katastrofą gospodarczą w dziedzinie gospodarki morskiej, na co oczywiście my jako odpowiedzialny polski rząd, który sprawuje nadzór właścicielski, praktyczny, a nie teoretyczny, nie możemy sobie pozwolić. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, czy jest to koniec informacji? Pan minister prawie dosłownie, dołączając trochę podziękowań i przymiotników, przeczytał nam materiał, który zakwestionowaliśmy przed chwilą. Czekam na informację, po którą przyszliśmy na to posiedzenie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To wszystko? Pan poseł Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Myślę, że powinniśmy też oddać głos panu zarządcy Brzezickiemu. Uważam, że jest to najlepsze źródło informacji. Oczywiście pan minister przedstawił stanowisko resortu. To chyba też jest zrozumiałe, panie przewodniczący Aziewicz, że takie jest stanowisko resortu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, to ja udzielam głosu. Bardzo proszę nie boksować się tutaj pomiędzy sobą. To ja prowadzę obrady Komisji. Bardzo proszę, pan Paweł Brzezicki. Bardzo proszę.

Zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej Paweł Brzezicki:

Szanowna pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, stawiacie mnie państwo w bardzo trudnej sytuacji. Nie wyobrażam sobie, żeby np. armator Grimaldi zeznawał w parlamencie włoskim na temat swoich wyników finansowych i planów inwestycyjnych itp., żeby Reederei Schulte albo Oldendorf zeznawały w Bundestagu na ten sam temat, bądź żeby CGM zeznawał w parlamencie francuskim. W związku z tym chciałbym państwu przypomnieć, choć może nie przypomnieć, gdyż wszyscy państwo dobrze o tym wiecie, że jest to firma, która działa na rynku niezwykle konkurencyjnym. Każda informacja, która zostanie tutaj przedstawiona przeze mnie, zostanie niestety uznana za informację wiarygodną. W związku z tym mogę ujawnić tylko te informacje, które są raportowane

do wszystkich rejestrów publicznych, czyli do Krajowego Rejestru Sądowego, do Głównego Urzędu Statystycznego itd.

Co chciałem powiedzieć? Pan poseł Misiło zapytał o liczbę statków. Polska Żegluga Morska w tej chwili posiada pięćdziesiąt statków masowych. Posiada jeden statek obcy, zarządza nim. Grupa posiada również promy, pięć promów, przepraszam, cztery oraz zarządza następnymi trzema, które należą do wspólnika. Przez ostatnie lata Polska Żegluga Morska sprzedała osiemdziesiąt statków, z których tylko sześć zostało sprzedanych na złom. Reszta statków niestety stanowi naszą bezpośrednią konkurencję, gdyż są na naszych rynkach. Liczba statków znacznie się zmniejszyła, niemniej jednak aktualnie cieszymy się, zaczęliśmy przywracać zaufanie do firmy. Kilkudziesięciu światowej renomy klientów załadowało nasze statki. W tej chwili wszystkie statki płyną z ładunkiem. Jest to ponad 2000 tys. ton ładunku.

Nasz konosament, czyli zobowiązanie do przewozu z punktu A do punktu B jest konosamentem first class, uznawanym przez wszystkie instytucje międzynarodowe na świecie. Zapraszam panów posłów do wspólnej z nami pracy. Jeżeli znacie takich klientów, którzy jeszcze nie korzystali z usług Polskiej Żeglugi Morskiej, pokłady i ładownie naszych statków są do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie zarządco, wszystkie trzy przywołane przez pana spółki mają zupełnie inną strukturę. Dobrze pan o tym wie. Żadna z nich nie ma zarządcy komisarycznego, który odpowiada bezpośrednio przed ministrem. W zależności od formy prawnej są tam rady nadzorcze lub inne organy kontrolne. Natomiast pan dzieli się ewentualnie informacją tylko ze swoim zwierzchnikiem, czyli z ministrem. Posłowie nie mają jakiegokolwiek instrumentu, żeby w obiektywny sposób zweryfikować to, o czym nam pan tutaj mówi, a raczej to, czego pan nie mówi. Rozumiem, że interesującym jest powołać się na trzy duże spółki trzech wielkich państw, ale żadna z nich nie działa w oparciu o prawo z 1981 roku. Są to zupełnie nieanalogiczne twory.

Chciałbym, pani przewodnicząca, bardzo wyraźnie zaznaczyć, że tego rodzaju opowiadanie bajek może jest atrakcyjne dla uszu słuchaczy, ale nie znajduje jakiegokolwiek odzwierciedlenia w rzeczywistości, ma się nijak do Polskiej Żeglugi Morskiej i do tego, co dostaliśmy na tych czterech stronach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Zaremba. Potem pan poseł Obrycki i pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę państwa, pani przewodnicząca, nie wyobrażam sobie – przykro, mi że pan Misiło po raz kolejny nie rozumie – żeby dane wrażliwe, dane finansowe czy też projekty biznesowego funkcjonowania firmy były przedstawiane na forum publicznym. Struktura akcjonariatu czy struktura właścicielska nie ma nic do tego, ponieważ Polska Żegluga Morska, jak mówił pan Brzezicki, jest w stanie naturalnej, rynkowej, konkurencyjnej walki z firmami, które były wymienione. Przypominam panu, że niezależnie od tego, czy firma jest prywatna, czy firma jest państwowa, czy firma jest z udziałem kapitału publicznego lub prywatnego – formy są różne – każdy parlament z krajów unijnych, komisje parlamentarne mają prawo pytać i korzystają z tego prawa. Na przykład BMW tłumaczyło się ze swoich poczynań w Bundestagu. Mają prawo wezwać kierownictwo danej firmy. Ich działalność wpływa na to, co się dzieje w danym państwie. Ale tam nie ma udzielania informacji niejawnych, wrażliwych dla firmy.

Mogę powiedzieć tylko tyle. Nie wszyscy na tej sali czytają media szczecińskie, ale wyraźnie była podana informacja o skali nadużyć i o tym, że odpowiednie organy zostały już poinformowane przez pana zarządcę. Prowadzą stosowne postępowania, o których oczywiście opinia publiczna będzie informowana. W moim przekonaniu chociażby ten proceder, o którym pan komisarz Brzezicki powiedział przed chwilą, że sprzedawano statki, i to jeszcze świeżo wyremontowane za pieniądze Polskiej Żeglugi Morskiej, które

dzisiaj stanowią konkurencję na liniach na których operował PŻM... Niestety przez poprzednie osiem lat takie było zarządzanie firmą. Była też już publicznie mowa o odbieraniu statków po cenie katalogowej, kiedy na rynku była bessa i nowy bądź zakontraktowany statek można było odebrać cztery razy taniej, zapłacić cztery razy mniej. Były prowadzone tego typu działania. To akurat było powiedziane publicznie. W związku z tym nie wyobrażam sobie, żeby dzisiaj...

Wiele firm, chociażby te wymienione przez pana Brzezickiego, ucieszyłoby się z upadku Polskiej Żeglugi Morskiej i braku konkurencji. Skasowaliście stocznie, a Niemcy bardzo fajnie sobie poradzili, o czym zresztą sami mówili, z ich restrukturyzacją i uratowaniem. Nie wyobrażam sobie, żebyśmy my jako posłowie działali wbrew interesom naszego narodowego armatora. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, gwoli przypomnienia, chciałabym zwrócić państwu uwagę na art. 153 regulaminu Sejmu à propos żądania sprawozdań i informacji. Nigdzie nie jest powiedziane, że musi to być forma pisemna: „Na żądanie prezydium komisji ministrowie oraz kierownicy naczelnych organów administracji państwowej, a także kierownicy innych urzędów oraz instytucji państwowych są obowiązani przedstawić sprawozdanie i udzielić informacji oraz uczestniczyć w posiedzeniach komisji, na których rozpatrywane są sprawy dotyczące ich zakresu działania. Osoby te mogą upoważnić pisemnie swego przedstawiciela do udziału w posiedzeniu". A więc nie musi to być na piśmie. Korzystajcie państwo z obecności osób, którym możecie zadać pytania, a które kierują do państwa informacje.

Bardzo proszę, teraz pan poseł Misiło. Pan poseł Misiło był. Pan poseł Obrycki i pan poseł Aziewicz.

Poseł Piotr Misiło (N):

Czy mogę ad vocem?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie. Pan poseł będzie po panu pośle Aziewiczu. Bardzo proszę, pan poseł Obrycki.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Szanowna pani przewodnicząca, nie chciałbym, żeby powstało wrażenie, że jako posłowie opozycji czy w ogóle jako posłowie członkowie Komisji powinniśmy przeprosić za to, że żądamy szczegółowej informacji w sprawie spółki z udziałem Skarbu Państwa.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ktoś to powiedział?

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Cytując przepis na temat prac Komisji i informacji, jaka powinna być nam udzielona, nie zaznaczyła pani, że jeżeli są dane wrażliwe i jeżeli jako Komisja mamy rzeczywiście poważnie podchodzić do funkcji kontrolnej nad Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz spółkami Skarbu Państwa, spółkami z udziałem Skarbu Państwa, powinniśmy mieć dane, które pozwolą nam rzetelnie ocenić stan owych przedsiębiorstw. Jeżeli takie dane uważane są dane wrażliwe, zawsze możemy utajnić posiedzenie naszej Komisji lub dopuścić tylko te osoby, które są uprawnione do odpowiedniego poziomu tajemnicy państwowej.

W tym zakresie zgadzam się, co rzadko mi się zgadza, z panem posłem Zarembą, że w każdym państwie strategiczne spółki z udziałem Skarbu Państwa, spółki ważne dla gospodarki narodowej muszą, w cudzysłowie, spowiadać się ze swojej działalności, jeżeli ma to znaczenie dla gospodarki narodowej. Jeżeli takie dane są uznawane za wrażliwe, dlatego że np. są transmitowane w internecie, za zgodą – myślę, że z dużą dozą prawdopodobieństwa mogę wypowiedzieć się za koleżanki i kolegów z opozycji – możemy utajnić posiedzenie.

Po to, żeby zadać jakieś pytania w sprawie meritum, chciałbym zwrócić się z prośbą. Rzeczywiście może być to duży stopień uogólnienia, ponieważ nie wymaga to podania

konkretnych liczb. Chciałbym zwrócić się z następującymi pytaniami do pana ministra lub pana komisarza.

Proszę powiedzieć, na jakiej zasadzie odbywa się wybór ofert dotyczących obecnych remontów statków Polskiej Żeglugi Morskiej? Na czym polega fenomen monopolu Stoczni Remontowej Gryfia wobec Polskiej Żeglugi Morskiej? Chciałbym zadać pytanie. Nie ukrywam, że jest to też pytanie natury politycznej. Czy przetargi są na polecenie polityczne w ramach szerszego planu ministerstwa czy też bazują na jakimś rachunku ekonomicznym? Nie pytam o liczby tylko o zasadę. Czy to prawda, że statki Polskiej Żeglugi Morskiej są ściągane do kraju w celu remontów, nie bacząc na wysokie koszty ściągnięcia po to, żeby odbyć remonty w wymienionej Stoczni Remontowej Gryfia zamiast odbywać je w miejscu najbardziej korzystnym ze względu na koszty, czyli tam, gdzie jest taniej za granicą?

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

W Niemczech.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Nie myślę o tym.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, ja prowadzę obrady Komisji. Bardzo proszę o spokój.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Panowie są sfiksowani na ten kraj.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, bardzo proszę o pytania, a nie wycieczki personalne.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Mam wiedzę. Proszę o odpowiedź na moje pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan Paweł Brzezicki.

Zarządca komisaryczny PŻM Paweł Brzezicki:

Panie pośle, nieprawdą jest, że Stocznia Remontowa Gryfia posiada monopol, ponieważ aktualnie współpracujemy ze wszystkimi polskimi stoczniami. Stocznia Nauta bodajże w ciągu ostatniego miesiąca wykonała remont promu Skania. Gdańska Stocznia „Remontowa" w tej chwili prowadzi prace badawczo-rozwojowe nad system water balance menegement, który najprawdopodobniej skończy się zamówieniem w tejże stoczni. Tak myślę. Zobaczymy, jaka będzie oferta. Natomiast ofertacja jest czysto komercyjna. Koszty dewiacji są istotnym elementem w kalkulacji remontów. W związku z tym nie może być tak, że wygra stocznia droższa razem z kosztami dewiacji. Jeżeli statek jedzie na remont do kraju, to dlatego że jest po prostu taniej razem z paliwem i czasem dojazdu, dopłynięcia do stoczni.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To wszystko?

Zarządca komisaryczny PŻM Paweł Brzezicki:

Nie wiem, czy były inne pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. Będą następne pytania. Panie pośle, gdyby informacje te były w poprzednich dwóch kadencjach, to nie trzeba by było wprowadzać zarządcy komisarycznego. Dobijaliśmy się, prosiliśmy państwa o informacje, których nam nie udzielaliście, wręcz przeszkadzało wam zadawanie pytań przez posłów opozycji. A więc chociaż dzisiaj zamiast podważać zasadność informacji i obecności gości na dzisiejszym spotkaniu, niech raczej pan to wykorzysta, żeby zadać pytania.

Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, jeżeli jest taka potrzeba, to na kolejne posiedzenie Wysokiej Komisji wydrukuję i przywiozę materiały z poprzednich kadencji, w oparciu o które pracowali parlamentarzyści. Mam tego pełną skrzynkę, można to w każdej chwili wydrukować. Zobaczycie państwo np. jaką objętość miały materiały związane chociażby z restrukturyzacją przemysłu stoczniowego i porównacie z tym, co pan minister Gróbarczyk referował na ostatnim posiedzeniu Komisji, kiedy był mocno zakłopotany w związku z pytaniem, czy ktokolwiek skorzystał z ustawy stoczniowej, i nie udzielił odpowiedzi.

Wracając jednak do przedmiotu dzisiejszego posiedzenia, od dłuższego czasu próbuję się dowiedzieć. Jestem posłem z Gdyni, pani przewodnicząca, jak mi wiadomo, też. Interesuje mnie, co dzieje się z pieniędzmi gdyńskiego portu. Wieść gminna niesie, że naprawdę duże pieniądze, które zaoszczędził gdyński port, zostały przeznaczone na restrukturyzację Polskiej Żeglugi Morskiej. Udało mi się jedynie dowiedzieć, że odbyło się to w formie zakupu przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. – zresztą problem ten dotyczy chyba również Portu Szczecin-Świnoujście – obligacji wydanych przez PŻM. Jako poseł, który został wybrany przez Sejm jako członek Komisji, która ma nadzorować funkcjonowanie i ministerstwa, i podległych mu podmiotów gospodarczych, mam prawo wiedzieć, na jakich warunkach port rzeczywiście ulokował pieniądze, czy władze gdyńskiego portu dołożyły należytej staranności, czy miały lepsze oferty, czy była to wyłączna inicjatywa i decyzja zarządu gdyńskiego portu.

Państwo oczywiście możecie ukrywać wszystkie informacje, natomiast wcześniej czy później stracicie władzę. Informacje te będą jawne i pojawi się problem odpowiedzialności. Czy ktoś wywierał presję na organy gdyńskiego portu, żeby podjęły taką inwestycję? Czy były organizowane jakieś konkursy przez Polską Żeglugą Morską? Czy obligacje były sprzedawane w otwartym trybie? Próbuję uzyskać odpowiedź na owe pytania i ciągle słyszę, że restrukturyzacja jest trudna, że rynek jest konkurencyjny, że chodzi o to, żeby zagraniczny kapitał przy okazji nie zarobił. Przypominam, że mamy też polskie banki, jeżeli chodzi o sektor finansowy. Jeżeli rzeczywiście kierujecie się państwo takimi motywacjami, aczkolwiek chyba byłoby to sprzeczne z prawem unijnym, gdyby rzeczywiście przesądzała tego rodzaju motywacja...

Gdyby okazało się, że jest tutaj jakiś element ukrytej pomocy publicznej – pan poseł Zaremba bardzo się boi tego słowa, ale jest to element prawa unijnego, a jesteśmy w Unii Europejskiej, jak też element prawa polskiego – gdyby okazało się, że zostało złamane prawo o pomocy publicznej, gdyby sprawa ta rzeczywiście miała negatywne konsekwencje w długim okresie, to naprawdę może być to wstrząs dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Dlatego naszym obowiązkiem jest pytać i zapobiegać. Zakładam, że otwarta debata, zakładając, że nic nie macie państwo na sumieniu, jest również w waszym interesie, ponieważ z debaty tej mogą wynikać pozytywne, korzystne dla firm konkluzje.

Zwróciłem się już do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o wydanie opinii w tej materii. Gdybym miał informacje od państwa, mógłbym sam sobie wyrobić pogląd. A w tej sytuacji będę szukał opinii wyspecjalizowanych organów. Jeżeli państwo w dalszym ciągu będziecie utrudniać nam dostęp do informacji, zwrócimy się z prośbą do Najwyższej Izby Kontroli. Od tego jest Najwyższa Izba Kontroli, żeby przeprowadziła stosowną kontrolę i przedstawiła nam stosowne informacje, dlatego że nie możemy wykonywać naszej funkcji po omacku. Nawet nie chcę powtarzać przymiotników, które padły w trakcie wystąpienia pana ministra, jakie zostały wymienione. Tak naprawdę rozmawiamy o informacji na temat sytuacji, a nie o tym, czy rynek jest konkurencyjny, czy proces restrukturyzacji jest trudny itd., itd. Stąd prośba o udzielenie konkretnych odpowiedzi na konkretne pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Zaremba, pan poseł Obrycki i pan poseł Misiło. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Nie rozumiem – mówię tutaj do posłów opozycji – czyje interesy reprezentujecie. Polskie? Przed chwilą pan przewodniczący Aziewicz powiedział, że dla niego niezrozumiały jest

nasz tok myślenia. Ta samo dotyczy pana posła Obryckiego i jego pytań o remonty w polskich stoczniach. Właśnie tak działają wszystkie kraje, które mają u siebie dany przemysł i dysponują swoimi pieniędzmi na użytek własnych sektorów gospodarki. Skończyło się, panie pośle Obrycki, że zaprzyjaźnione firmy, pseudo stocznie, które mieściły się w teczce i które były zaprzyjaźnione z niektórymi politykami z waszej partii, kosztem Gryfii i kosztem Polskiej Żeglugi Morskiej wykonywały remonty. Przypomnę jeszcze raz o tzw. zamówieniach armatorskich. Stocznia Gryfia de facto była firmą, która dryfowała, która była prowadzona do zniszczenia, do upadku. Była wypożyczalnią doków. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jeszcze raz powtarzam, że nie wyobrażam sobie, żeby tutaj były podawane szczegółowe liczby. Przypomnę natomiast inny epizod z czasów waszych rządów, kiedy próbowaliście zlikwidować status Polskiej Żeglugi Morskiej jako przedsiębiorstwa państwowego i powołać spółkę. Nawet jeden z waszych młodych polityków chodził po Szczecinie i chwalił się, że będzie szefem rady nadzorczej. A jak wyglądało przedsiębiorstwo państwowe przekształcone w spółkę? Mówię tutaj o Polskiej Żegludze Bałtyckiej, której też o mało co nie położyliście. Polska Żegluga Bałtycka wykazuje zyski. Polska Żegluga Morska z kolei przetrwała tylko i wyłącznie dlatego, że miała status przedsiębiorstwa państwowego, wobec czego bezpośredniego gmerania przez polityków w owej firmie nie mogło być. Jest to doskonałe zabezpieczenie.

Przypomnijcie sobie, jak za was wyglądała gospodarka morska. Przecież to była wasza polityka, żeby położyć stocznię Gryfia. Znajomi i krewni królika kupiliby majątek po niej, przede wszystkim doki. Kupienie dzisiaj używanego doku pływającego w dobrym stanie jest bardzo trudne. A więc, panowie, czyje interesy reprezentujecie?

Jeszcze jedna rzecz o pomocy publicznej. Położyliście stocznie de facto na korzyść Niemiec. Jako rząd Donalda Tuska nie odwołaliście się od żadnej procedury rozliczania – jak się potem okazało, hipotetycznego – udzielonej pomocy publicznej. I co? Prezes jednej ze stoczni niemieckich mówił we Frankfurter Allgemeine Zeitung, że dwie decyzje, likwidacja przez polski rząd przemysłu stoczniowego oraz dotacje z budżetu federalnego i budżetu landu na kwotę 970 000 tys. euro uratowały sektor stoczniowy w Niemczech Wschodnich. A teraz dopytujecie się, szafujecie, straszycie jakąś domniemaną procedurą, że mogą być kłopoty, jeżeli chodzi o pomoc publiczną? Pan minister wyraźnie powiedział, że wszystkie programy są oparte o obowiązujące przepisy, nie stoją w kolizji do nich.

Wiem, że chcielibyście, żeby nie było ani polskich stoczni, ani narodowego przewoźnika, ale nie pozwolimy na to. Polityka rządu Prawa i Sprawiedliwości jest inna niż wasza.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie pośle, wracając do historii, rozumiem, że mówił pan też o czasach, kiedy zasiadał pan w Klubie Platformy Obywatelskiej. Poniekąd donosi pan i krytykuje samego siebie.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Jak pan wie...

Poseł Piotr Misiło (N):

Teraz ja mówię.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, panowie, panowie.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Niech się pan trzyma faktów, panie pośle.

Poseł Piotr Misiło (N):

Jest to bardzo cenne i szlachetne, panie pośle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Taka autorefleksja i samokrytyka są bardzo cenne i szlachetne.

Panie pośle, odnosząc się do tego, co pan mówił o nieudzielaniu informacji, o danych wrażliwych, kilka miesięcy temu złożyłem zapytanie o sprzedaż i zakup gazu ziemnego do Ministerstwa Energii. Proszę sobie wyobrazić, że w dniu 27 września od pana Michała Kurtyki, podsekretarza stanu, dostałem absolutnie wyczerpującą odpowiedź, która zawiera mnóstwo danych, jakie pan mógłby uznać za wrażliwe. Przypomnę, że pan podsekretarz jest z Ministerstwa Energii rządu pani Beaty Szydło. Nie uważa, że jest to naruszenie jakiejkolwiek tajemnicy handlowej. Wręcz przeciwnie, z wielką ochotą i radością, jak pisze na końcu, udziela informacji o danych. Pragnę powiedzieć, że jedna prosta odpowiedź na moje zapytanie jest bardziej wyczerpująca i dłuższa niż cały raport o Polskiej Żegludze Morskiej, który dzisiaj dostaliśmy.

Oczywiście może pan – podkreślę jeszcze raz – opowiadać nam tutaj takie dyrdymały o tajemnicy służbowej i o tym, że polski rząd nie powinien udzielać odpowiedzi, ale chciałbym powiedzieć, że otrzymałem podobnych odpowiedzi kilkadziesiąt. Znakomita większość z nich zawiera jednak dane, o które prosiłem. Jakimś dziwnym zbiegiem okoliczności, jakimś dziwnym trafem od sześciu miesięcy nie mogę otrzymać jakichkolwiek danych, żeby w sposób racjonalny i biznesowy móc ocenić, jak wygląda sytuacja w Polskiej Żegludze Morskiej. Myślę, że wobec tego, panie pośle, powinien pan zwrócić się np. do Ministerstwa Energii i zapytać, jak można to zrobić, żeby wszyscy posłowie byli ukontentowani.

I ostatnia rzecz. Panie pośle, sugerowanie posłom Rzeczypospolitej Polskiej, że pracują na korzyść innych państw, jest uwłaczające nie tylko dla posłów, którym się to sugeruje, ale w ogóle dla oblicza Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Pomimo tego, że był pan członkiem Platformy Obywatelskiej nie sugeruję panu tego, co pan sugerował przed chwilą mojemu koledze, dlatego że uważam to za dalece niestosowne. Bardzo proszę, żeby nie czynił pan takich wycieczek w obecności gości, ale także w sali, która należy do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę pana posła, żeby pozbył się pan maniery pouczania wszystkich. Wszyscy jesteśmy parlamentarzystami. Ja także nie życzę sobie, żeby czynił pan takie uwagi też w sposób urągający mojej godności. Zresztą są one nie ma miejscu. Bardzo proszę skupić się na merytorycznej wypowiedzi.

Pan poseł Obrycki.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję za ten głos, pani przewodnicząca, ale proszę, żeby stosowała pani równą miarę również do swoich kolegów z klubu. Sprzeczamy się tutaj, mam nadzieję, że będziemy się sprzeczali wokół meritum, a nie wokół przynależności partyjnej. Oczywistym jest, że jako posłowie opozycji mamy krytyczne podejście. Czynimy to, nasze zdanie wyrażamy w imieniu naszych wyborców. Jest to aberracja umysłowa, jeżeli chodzi o stałe występowanie niektórych posłów z pani ugrupowania, którzy sugerują, że wszyscy ci, którzy nie są w pani ugrupowaniu Prawo i Sprawiedliwość lub mają odmienne zdanie, działają na rzecz innych krajów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ad rem, panie pośle. Bardzo proszę, ad rem.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Ad rem, chciałbym uzyskać wyczerpującą odpowiedź na pytania, które zadałem. Nie jest to moja prośba. Domagam się, żądam odpowiedzi na piśmie. Proszę to zapisać do protokołu. Mam do tego prawo jako poseł na Sejm występujący w imieniu moich wyborców.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Borowczak (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. W materiałach, które otrzymaliśmy z ministerstwa na temat restrukturyzacji, znajduje się informacja, że zarząd komisaryczny rozwiązał, wypowiedział układ zbiorowy pracy ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2018 roku. Chciałbym się dowiedzieć. Przez wiele lat byłem związkowcem i wiem, że bez zgody i porozumienia ze związkami zawodowymi trudno dokonać restrukturyzacji i naprawy przedsiębiorstwa. Chciałbym uzyskać informację, jak wygląda współpraca związków zawodowych z zarządem komisarycznym. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, zarządca komisaryczny, pan Paweł Brzezicki.

Zarządca komisaryczny PŻM Paweł Brzezicki:

Jeżeli mogę, chciałbym powiedzieć, panie pośle, nie mówimy o układzie zbiorowym prawa polskiego, nie mówimy o układzie zbiorowym dotyczącym jakiegokolwiek innego przedsiębiorstwa. Jest to układ, który kończył swój bieg, swoje życie w dniu 31 grudnia tego roku. W normalnym trybie został wypowiedziany. W tej chwili trwają negocjacje ze związkami zawodowymi. Przedsiębiorstwo nadal może i oferuje dla polskich marynarzy wyższe stawki niż stawki międzynarodowe.

Chciałbym przypomnieć, że w naszej firmie pracuje 100% Polaków. Myślę, że po iluś tam słusznych, niesłusznych, ale właściwych w celu osiągnięcia takich czy innych celów negocjacyjnych, stanowiskach zarówno firmy, jak i związków zawodowych dojdziemy do porozumienia do końca tego roku, a może nawet do końca listopada. Takie jest moje zdanie, kiedy trzeźwo patrzę na sytuację. Nie będzie tutaj problemu. Jesteśmy wypłacalni. Płacimy, nikomu nie zalegamy. W Polskiej Żegludze Morskiej zarabia się dobrze. Tak uważam. W zasadzie to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa gości chciałby zabrać głos? Bardzo proszę się przedstawiać.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Jacek Dubiński. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Jednocześnie starszy mechanik. Polska Żegluga Morska.

Zanim odpowiem panu posłowi na pytanie odnośnie do negocjacji, chciałbym przypomnieć – dlatego że dyskusja troszkę odbiegała od tematu, była bardziej polityczna – że mamy kapitalizm. Wszystkie decyzje, które były podejmowane w firmie, są zgodne ze wszystkimi regułami kapitalizmu. Nikt nikomu nic nie dał za darmo. Chciałbym również przypomnieć państwu – bywam w tym gmachu już dosyć często – że mniej więcej trzy albo cztery lata temu na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa była ogromna dyskusja na temat tego, co się dzieje w Polskiej Żegludze Morskiej. Na owym posiedzeniu przekazałem informację, jak w tamtym czasie wyglądał rynek. Kolejna informacja była rok czy półtora roku temu. Poprzednie gabinety również wiedziały, jak są zamawiane statki i jak wygląda rynek żeglugowy, jak zarabiamy.

Jeżeli chodzi o państwa pytania dotyczące obecnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, jeżeli państwo dokładnie prześledziliby przynajmniej część z informacji, które są na portalu Bloomberg lub na innych portalach ekonomicznych dotyczących żeglugi, dowiedzieliby się państwo, jak w tej chwili wygląda bałtycki indeks Baltic Dry Index dotyczący tego, na czym Polska Żegluga Morska zarabia, tego, w którym momencie wszyscy armatorzy zarabiają. Polska Żegluga Morska teraz zarabia. Wiedzieliby państwo o tym. Można to odczytać. Patrząc na różnego rodzaju oferty, można by było również odczytać, że Polska Żegluga Morska na początku roku wycofała się ze sprzedaży dwóch statków, które były wystawione na sprzedaż. Już nie są.

Jeżeli chodzi o pytania dotyczące stoczni, Polska Żegluga Morska remontuje nie tylko w stoczniach polskich. Były remonty również na Bahama właśnie z powodu dewiacji. Ponieważ statki, które tam operują, są to statki z dźwigami, ich wycofanie z tamtego regionu byłoby szkodliwe finansowo.

Przechodząc do meritum, prowadzimy bardzo trudne negocjacje właśnie dlatego, że mamy kapitalizm. Związki zawodowe nie zawsze są szczęśliwe z powodu kapitalizmu, ale potrafią liczyć. Zainwestowaliśmy jako związki. Nie jest to pomoc publiczna, tylko pomoc związkowa, pomoc pracowników Polskiej Żeglugi Morskiej. Przyjęliśmy pierwszy pakiet programu naprawczego, który był bardzo bolesny, dotyczył zmniejszenia obsady na statkach, zmniejszenia płac na lądzie, zmniejszenia wynagrodzeń, ogólnie dochodów marynarzy. Opieraliśmy się na danych, jakie otrzymaliśmy od komisarza, jak mówię, po różnych perturbacjach. Negocjacje wcale nie są łatwe, tym niemniej są to negocjacje, które doprowadziły do solidnego pakietu oszczędnościowego.

W tej chwili, jak mówił pan Brzezicki, wspólnie z kolegami reprezentującymi wszystkie związki zawodowe działające w Polskiej Żegludze Morskiej, prowadzimy negocjacje na temat drugiej części – tak to nazywamy – pakietu naprawczego, który dotyczy obniżenia pensji jeszcze bardziej. Dyskutowałbym o poziomach, czy jest to poziom taki czy taki. Nasze pensje są uzależnione od potrzeb armatora. Jeżeli armator kogoś potrzebuje, ten ktoś ma duże pieniądze. Jeżeli kogoś nie potrzebuje, daje mniejsze pieniądze. Jesteśmy tak samo na rynku jak przedsiębiorstwo.

Pytają państwo o dane wrażliwe. Oprócz danych ogólnych mamy również dostęp do części danych. Na sali są negocjatorzy, na sali są między innymi ci, którzy z nami negocjują. My również żądamy danych. Otrzymujemy je wyrywkowo, tylko to, co jest nam potrzebne do stwierdzenia, że jako związki zawodowe musimy ustąpić w danym temacie. Dlatego chciałbym, żeby państwo...

Jeżeli chodzi o różnego rodzaju operacje finansowe dotyczące obligacji itp., to obligacje te kosztowały Polską Żeglugę Morską. Na pewno porty za darmo nie dały, dlatego że one też funkcjonują w globalnym obiegu międzynarodowym, ani Polska Żegluga Morska też nie mogła przepłacić, gdyż byłoby to działanie wbrew regułom finansowym kapitalizmu. Chciałbym prosić wszystkich państwa posłów, żeby zastanawiali się nad meritum sprawy, nie dyskutowali natomiast różnego rodzaju przypadłości politycznych czy osobistych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej Paweł Kowalski:

Paweł Kowalski. Przewodniczący „Solidarności" Polskiej Żeglugi Morskiej.

Chciałbym krótko powiedzieć, ponieważ pan minister mówił o dwóch punktach, jak też było pytanie pana posła dotyczące restrukturyzacji, obniżki kosztów. Jeżeli chodzi o obniżenie kosztów zarządu załogowego, napisano, że koszty pracownicze stanowiły najmniej ważący kwotowo element zrealizowanych działań w ramach programu naprawczego. Koszty pracownicze to nie jest najmniejszy koszt.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam prośbę. Proszę mówić wyraźnie do mikrofonu, ponieważ bardzo trudno pana zrozumieć.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" PŻM Paweł Kowalski:

Dobrze, przepraszam. W drugim punkcie, jeżeli chodzi o działalność zarządcą, mamy obniżanie kosztów zarządu ogólnego poprzez między innymi restrukturyzację i obniżanie kosztów pracowniczych. Układ zbiorowy ITF i stowarzyszenia armatorów, jaki mamy, obowiązuje do końca roku. Jest to podpisane przez krajową sekcję morską „Solidarności", jak też przez federację związków zawodowych. Zgodnie z układem, każda ze stron może go wypowiedzieć na dwa miesiące przed zakończeniem tego roku. Strona pracodawcy skorzystała z tego i wypowiedziała układ zbiorowy. Rozmowy na ten temat trwają.

Oczywiście my mamy swoje dokładne wyliczenia. Strona pracodawcy ma swoje. W tym temacie mamy sporo do porozumienia, do dogadania się. Jak mówił pan wiceminister, strona związkowa poszła na różne obniżki dotyczące restrukturyzacji firmy. Mogę wymienić, co podpisaliśmy w pierwszym etapie. Jest to likwidacja czwartego mechanika na statku, likwidacja stanowiska bosmana, zabranie 130 dolarów, które pracodawca płacił na składkę emerytalną, wstrzymanie składki emerytalno-rentowej. Jest to wstrzymanie na dwa lata. Co pół roku możemy się spotykać się i rozmawiać, jak wygląda sytuacja. Jest to też wstrzymanie jubileuszówki na dwa lata, zabranie oficerom trzech stanowisk. Był bonus na stanowiskach oficerskich w wysokości 300, 200 i 100 dolarów. Dotyczyło to maszyn. Jest to także przedłużenie rejsów do sześciu miesięcy. Na lądzie płace, premie o 13%. W ramach dobrowolnych zwolnień, z lądu odeszło trzydzieści osób.

Według naszych wyliczeń płace patrząc na samą likwidację stanowisk bosmana i czwartego mechanika... Do podsumowania jest wzięty statek z obsadą. To, ile kto zarabia, razy sześć i pół miesiąca, podzielone przez dwanaście miesięcy. Dolary, które nam wychodzą, są pomnożone przez 3,60 zł, czyli przez aktualny kurs. Tak nam wychodzi z szybkiego wyliczenia na podstawie danych, tabeli, które przedstawiliśmy na ostatnim spotkaniu zarządu. Nie przedstawiliśmy, rozmawialiśmy o nich. Są różnice zdań. Pan zarządca mówi, że są dobre. Nie możemy porównywać się do innych flot. Nie możemy też mówić, że jest jakaś przyjęta najniższa stawka ITF. Nie. Każdy armator, każde państwo ma swój układ zbiorowy, od którego zaczyna. My obliczamy, jaki jest układ z 2016 roku. Wtedy była ostatnia podwyżka regulująca 2% z ITF-u, której na 2017 rok już nie przyjęliśmy, ponieważ sytuacja w firmie była taka, jaka była. Opieramy się na układzie płac załogowych dla pracowników z 2016 roku. Jest to proste wyliczenie.

Chciałbym powiedzieć, że jeżeli to wyliczamy, jeżeli 130 dolarów zostało zabrane ze składki emerytalno-rentowej, to marynarz będzie musiał zapłacić na składkę owe 130 dolarów. Jest to obniżone. Jest również składka zdrowotna. Wychodzi, że razem trzeba obniżyć 1120 zł. Z bardzo szybkiego wyliczenia kosztów wychodzi, że po zabraniu tylko czwartego mechanika i bosmana, po zabraniu 130 dolarów i bonusów na trzech stanowiskach oficerskich daje to już 13,4%. Chciałbym to powiedzieć, ponieważ jest to prosty sposób liczenia. Jeżeli chodzi o dwa stanowiska, stanowisko starszego marynarza jest wiodące. Od niego oblicza się następne stawki, jedne stawki oficerskie w dół poniżej jego stawki, jak również stawkę dla kapitana, która wynosi około czterech. Uważamy, że czterokrotność pensji dla kapitana to za dużo. W ITF też są rozmowy. Nawet jest przyjęte, żeby więcej to obniżyć.

Proszę posłuchać, jak to wychodzi w naszym wyliczeniu. OS, ordinary seamen, czyli zwykły marynarz będzie zarabiał 1299 zł. Jest to poniżej minimum. Starszy marynarz będzie zarabiał – chcę panom to dokładnie podać, ponieważ jest to wyliczone – 2000 zł. To jest poniżej minimum, jakie jest. Takie są propozycje, które nie są jeszcze przyjęte. Są to propozycje. Obie strony, zarząd ma takie wyliczenia, my mamy takie. Chcę powiedzieć, że razem stanowiska, które wymieniłem, w całości dziewięć pozycji, już teraz daje 33% całości kosztów załogowych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Zarządca komisaryczny PŻM Paweł Brzezicki:

Nie chciałbym, żeby Sala Kolumnowa stała się miejscem negocjacji pracodawcy ze związkami, żeby stała się miejscem stawiania jakichś punktów pomiędzy pracodawcą a związkami, ale dla porządku pozwalam sobie mieć całkowicie odmienne zdanie od mojego przedmówcy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Przewodniczący zarządu Regionu NSZZ „Solidarność" Pomorza Zachodniego Mieczysław Jurek:

Chciałbym odpowiedzieć panu na pytanie, dlatego że przewijała się tutaj odpowiedź, że skończymy negocjacje z powodzeniem, itp. Otóż bardzo czarno widzę koniec negocja-

cji. Mówię to wyraźnie. Dzisiaj daliśmy panu ministrowi sygnał, żeby włączył się do tego bardziej energicznie, dlatego że w negocjacjach pojawiły się pewnego rodzaju trudności, a rzeczywiście chcemy zakończyć je jak najszybciej i z powodzeniem. Są za duże różnice zdań, jak państwo tutaj słyszycie, pomiędzy negocjującymi. Dlatego wydaje mi się, że aktywność pana ministra jest tutaj niezbędna. Nie chcę państwa zajmować szczegółami, ponieważ nie jest to właściwe miejsce. Jest właściciel i z nim będziemy owe sprawy omawiać i rozstrzygać. Nie byłbym natomiast takim hurraoptymistą.

Mieczysław Jurek. Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. W związku z tym zamykam dyskusję.

Informuję państwa, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo. Przypominam, że następne posiedzenie mamy o godz. 13.00 też w Sali Kolumnowej.